CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 104 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 23 mai 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 23 mai 2018

● (1530)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la séance numéro 104 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous tenons une séance d'information sur l'état des recommandations du Bureau canadien d'enquête sur les accidents et de la sécurité des transports.

Aujourd'hui, nos témoins sont Kathleen Fox, présidente; Jean Laporte, administrateur en chef des opérations et Natacha Van Themsche, directrice, Enquêtes aviation, du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Bienvenue à tous. Je vous prierais de m'excuser à l'avance du fait que, avec la permission du Comité, nous allons continuer pour environ 10 minutes supplémentaires, et nous devrons ensuite suspendre la séance pour aller voter.

Nous nous en excusons, mais nous aimerions que votre témoignage soit consigné au compte rendu, si possible, et passer ensuite aux questions à notre retour.

Madame Fox, je vous cède la parole.

Mme Kathleen Fox (présidente, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Bonjour.

Madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à comparaître devant votre comité aujourd'hui pour discuter des progrès réalisés relativement à la mise en oeuvre des recommandations de sécurité du BST.

Il y a près d'un an, nous avons comparu devant votre comité pour discuter de la sécurité aérienne. Dans le contexte de cette discussion, nous vous avions mentionné que les réponses à environ trois quarts des recommandations faites par le BST depuis son établissement en 1990 ont été jugées « entièrement satisfaisantes », notre cote la plus élevée.

Toutefois, nous avions également souligné le fait qu'un grand nombre de nos recommandations faites à Transports Canada sont actives depuis plus de 10 ou 20 ans. En fait, le BST était si préoccupé par ces retards prolongés et la lenteur des progrès que, en octobre 2016, cet enjeu a été ajouté à la Liste de surveillance.

Où en sommes-nous en 2018? Le Bureau a récemment achevé sa réévaluation annuelle des recommandations actives, et j'ai le plaisir d'annoncer que les réponses à 79,6 % de toutes les recommandations sont maintenant jugées « entièrement satisfaisantes »; il s'agit d'une hausse de 3,3 % par rapport à avril 2017. Cette année, nous avons clos 28 autres recommandations, dont 26 ont été jugées « entièrement satisfaisantes ». Le document que nous avons déposé donne une image complète des évaluations à la fin mars 2018.

Au cours de la dernière année, des efforts concertés ont été déployés pour joindre Transports Canada dans les trois modes de transport et travailler avec eux de façon collaborative afin d'examiner toutes les vieilles recommandations. Nous avons examiné toutes les vieilles recommandations sur la sécurité du transport ferroviaire et la majorité des recommandations sur la sécurité du transport maritime. Nous avons établi un plan d'action conjointement avec Transports Canada pour examiner les vieilles recommandations sur la sécurité du transport aérien. Malheureusement, Transports Canada n'a pas respecté les échéanciers convenus et, dans plusieurs cas, ses mises à jour inadéquates ont empêché le BST de faire une réévaluation juste.

Néanmoins, le BST a fait ses propres recherches et a pu obtenir suffisamment de renseignements pour évaluer le risque résiduel et réévaluer 28 recommandations sur la sécurité du transport aérien. Dans 23 cas, les réponses aux recommandations ont été jugées « entièrement satisfaisantes ». Le Bureau est très satisfait des progrès réalisés.

Par contre, on a mis beaucoup trop de temps à régler la majorité de ces problèmes. Par exemple, en 1995, le BST avait demandé à Transports Canada d'établir des lignes directrices pour la formation en gestion des ressources de l'équipage et en prise de décisions pour les pilotes. Transports Canada a enfin publié de nouvelles normes à cet effet en juillet 2017, qui entreront en vigueur en janvier 2019. Il aura donc fallu presque 23 ans pour corriger ces problèmes.

[*Français*]

Au total, 24 recommandations, dont 21 sur la sécurité du transport aérien et 3 sur la sécurité du transport maritime, n'ont toujours pas été réévaluées en raison de la réception tardive des mises à jour de Transports Canada. Nous réévaluerons ces recommandations au cours des prochains mois. Nous espérons pouvoir en clore quelques-unes.

● (1535)

[*Traduction*]

Le 1er avril 2018, nous avions, au total, 79 recommandations actives pour les modes de transport aérien, maritime et ferroviaire. Un peu moins de la moitié de ces recommandations, 33 pour être précise, ont été émises il y a plus de 10 ans. Il y en avait 52 en avril 2017. On constate que des progrès ont été réalisés, mais les cas qui n'ont toujours pas été réglés sont les plus difficiles et les plus épineux. De plus, aucune mesure n'a été prise dans le but d'améliorer le processus pour faire en sorte que les nouvelles recommandations soient traitées plus rapidement à l'avenir.

Permettez-moi de vous donner quelques exemples de problèmes en suspens.

Dans le secteur aéronautique, nous avons trois recommandations concernant les enregistreurs de données de vol et les enregistreurs de conversations de poste de pilotage qui permettraient au Canada de se conformer aux normes internationales. Ces recommandations remontent à 1994 et à 1999.

[*Français*]

De même, nous avons cinq recommandations en suspens concernant les hydravions qui remontent à 1993 et à 1994. Dans le secteur maritime, six recommandations en suspens concernant la sécurité des bateaux de pêche ont été émises il y a entre 14 et 25 ans.

Dans le secteur ferroviaire, nous avons une recommandation sur le respect de la signalisation, qui date de 17 ans, et une autre sur les enregistreurs audio, qui a été émise il y a 14 ans.

Bien que des progrès aient été réalisés au cours de la dernière année, le Bureau demeure préoccupé par le peu d'engagement de la part de Transports Canada à adopter ces vieilles recommandations et par le manque d'action du gouvernement pour trouver une solution systémique qui permettrait d'améliorer le processus à l'avenir.

[*Traduction*]

Comme nous l'avons déjà dit, il faut agir sur trois fronts pour résoudre l'enjeu de la lenteur de la réaction aux recommandations du BST sur notre Liste de surveillance.

Premièrement, Transports Canada doit s'engager résolument à agir par rapport aux recommandations en suspens du BST avec lesquelles il est d'accord. Deuxièmement, le gouvernement du Canada doit améliorer et accélérer le processus d'action relativement aux recommandations sur la sécurité. Troisièmement, le nombre de recommandations du BST en suspens doit nettement diminuer, en particulier celles qui visent à mettre le Canada au diapason des normes internationales.

Merci. Nous sommes disposés à répondre à toutes vos questions et à donner des exemples précis de recommandations en suspens pour lesquelles les mesures prises sont insuffisantes.

La présidente: Merci beaucoup, madame Fox.

Pour les questions, nous allons essayer d'accorder quatre minutes à chacun pour que tout le monde ait l'occasion d'intervenir.

Madame Harder.

Mme Rachael Harder (Lethbridge, PCC): Merci beaucoup.

Merci d'être parmi nous aujourd'hui.

J'ai une question concernant l'aviation générale et l'utilisation d'émetteurs de localisation d'urgence. À l'heure actuelle, on utilise ces émetteurs dans les aéronefs légers. Leur taux de fausse alarme est d'environ 90 %, et, selon la technologie actuelle, ils ne fonctionnent qu'environ 64 % du temps. Il s'agit du cas où un aéronef léger s'écrase et qu'un signal est envoyé pour qu'on puisse le retrouver. Au fil des ans, il est arrivé à quelques reprises qu'un avion s'écrase et que l'émetteur de localisation d'urgence ne se déclenche pas. Je parle principalement du modèle 406. Bien sûr, on ne peut pas trouver l'avion, ce qui signifie que les personnes... vous savez qu'elles se sont écrasées et qu'elles sont fort probablement décédées à l'écrasement, mais ce n'est pas nécessairement le cas, et, dans certains cas, on ne retrouve jamais les corps. Par exemple, une famille dans ma circonscription de Lethbridge, en Alberta, a perdu un fils et sa copine en juin dernier en Colombie-Britannique. On soupçonne que l'aéronef s'est écrasé dans une zone boisée. L'émetteur de localisation d'urgence ne s'est jamais déclenché, alors on n'a jamais retrouvé l'avion. Cela fait près d'un an.

Maintenant, ce que je comprends, c'est que cela pourrait être évité si l'avion était également muni d'un transmetteur GPS afin que celui-ci soit à la fois une balise de détresse qui se déclencherait si l'avion s'écrasait et un transpondeur GPS, qui enverrait une série de signaux, si vous voulez, à un émetteur radio au sol. Il y aurait donc une trace de l'endroit où se trouvait l'avion à intervalles réguliers de quelques minutes.

S'agit-il d'une technologie que le Canada pourrait envisager d'adopter, ou croyons-nous que les émetteurs de localisation d'urgence remplissent leur rôle afin d'assurer la sécurité des pilotes privés?

Mme Kathleen Fox: Tout d'abord, la question des émetteurs de localisation d'urgence, de la résistance à l'écrasement et de la réception du signal émetteur a fait l'objet de sept recommandations du BST à la suite de l'écrasement d'un hélicoptère d'évacuation médicale à Moosonee, en Ontario, qui s'est produit en 2013. Ces sept recommandations — dont certaines sont adressées à Transports Canada et certaines aux autres organismes de réglementation du gouvernement et à l'industrie — portaient sur des aspects comme la résistance à l'écrasement, le premier signal envoyé afin qu'il soit capté par le satellite et ainsi de suite. Nous pouvons vous fournir plus d'information si le Comité le souhaite.

Il s'agit de sept recommandations qui sont actuellement en suspens à l'égard de Transports Canada. L'autre technologie dont vous avez parlé est une technologie appelée balise de détresse SPOT. Il y a divers modèles. Cette balise peut fournir un signal aux gens au sol qui suivent l'aéronef, mais elle ne respecte pas nécessairement les normes en matière de résistance à l'écrasement comme un émetteur de localisation d'urgence. Il reviendrait à Transports Canada de travailler avec d'autres organismes de réglementation pour déterminer si cette balise pourrait respecter ces exigences au lieu qu'il y ait un émetteur de localisation d'urgence. Pour l'instant, nous avons formulé des recommandations précises en vue d'améliorer la robustesse, la résistance à l'écrasement et la capacité d'émettre un signal des émetteurs de localisation d'urgence.

● (1540)

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez quatre minutes.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Je vous remercie, madame la présidente.

Dans ma circonscription, Alfred-Pellan, à Laval, plusieurs citoyens se plaignent du bruit grandissant des avions. Ils ont d'ailleurs lancé une pétition à ce sujet. À Montréal, la Cour supérieure du Québec a autorisé un recours collectif par les citoyens pour dénoncer cette nuisance sonore.

Cette croissance de la nuisance sonore provoquée par les avions peut-elle être liée, par exemple, aux vols à basse altitude des aéronefs?

Mme Kathleen Fox: Je suis désolée, mais je n'ai pas compris la première partie de votre question. Vous parliez de nuisance et de bruit...

M. Angelo Iacono: Je parlais du bruit grandissant des avions.

Mme Kathleen Fox: D'accord. La question du bruit n'est pas tellement une question de sécurité. Elle relève davantage de Transports Canada que du Bureau de la sécurité des transports.

[*Traduction*]

La présidente: Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Pour ce qui est de la longueur des navires sur la côte Est, le ministère des Pêches et des Océans essaie d'imposer une limite du nombre de prises par pêcheur en imposant des restrictions quant à la longueur de son navire. Cela entraîne toutes sortes de modifications très étranges où on essaie de couper la proue et de rallonger la poupe et de faire toutes sortes de choses afin d'avoir plus de casiers à crabes sur le navire, mais il y a toujours le risque de rendre le navire très instable en raison de ces modifications.

S'agit-il d'une question que votre groupe a étudiée et sur laquelle il a enquêté?

Mme Kathleen Fox: Oui. En 2012, le BST a publié une enquête sur les questions de sécurité relatives à la sécurité de la pêche. Nous avons examiné 10 questions liées à la sécurité des pêcheurs. Une de ces questions concernait les mesures de gestion des ressources halieutiques, comme limiter la longueur des navires pour certains types de pêche, ce qui a provoqué le type de comportement que vous avez mentionné. Nous avons des recommandations en suspens à cet égard, et nous continuons à suivre le dossier dans le cadre de nos recommandations en suspens et également de notre Liste de surveillance.

M. Ken Hardie: Puis-je vous demander d'envoyer ces recommandations à la présidente du Comité des pêches et des océans, s'il vous plaît?

M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports): Oui, nous pouvons les lui envoyer; toutefois, nous avons déjà témoigné devant le Comité des pêches et des océans tout récemment afin de discuter exactement de ce sujet. Nous avons donc déjà fourni de l'information, mais nous la fournirons de nouveau.

La présidente: Monsieur Aubin.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Je vous remercie, madame la présidente.

Selon le BST, une cinquantaine de recommandations seraient en place depuis plus de 10 ans — corrigez-moi si mes chiffres ne sont pas tout à fait exacts —, dont environ 75 % seraient adressées au secteur de l'aviation. Vous avez proposé trois mesures pour remédier à la situation. La première voulait que « Transports Canada s'engage clairement à appliquer les recommandations en suspens du BST avec lesquelles le ministère est d'accord ».

Je vous avoue que je suis un peu stupéfait. J'avais imaginé, en ce qui concerne les recommandations qui n'avaient pas été appliquées, que c'était parce que Transports Canada énonçait un désaccord.

Auriez-vous quelques exemples d'une mesure vis-à-vis laquelle Transports Canada traîne les pieds, bien que le ministère se dise d'accord avec vos propositions, et que rien ne se passe?

Mme Kathleen Fox: Dans mes commentaires, j'ai parlé d'enregistreurs de données de vol ainsi que des enregistreurs de voix. Le Canada ne répond pas encore aux normes internationales en ce qui concerne ces systèmes. En fait, nos recommandations remontent aux années 1991,1994 et 1999. Depuis ce temps, Transports Canada nous avait dit qu'il adopterait des règlements pour se conformer à ce que nous demandions, mais aussi aux normes internationales. Cependant, cela ne s'est pas encore concrétisé. C'est pour bientôt, mais ce n'est pas fait

C'est un exemple.

● (1545)

M. Robert Aubin: Vous avez épuisé l'ensemble des moyens de pression que vous pouviez exercer sur Transports Canada afin que votre recommandation aboutisse.

Mme Kathleen Fox: En fait, au moyen de notre Liste de surveillance, nous avons trouvé une façon, en octobre 2016, d'amoindrir le problème de la lenteur avec laquelle Transports Canada répond à certaines de nos recommandations. Depuis ce temps, nous avons constaté beaucoup de progrès, mais il reste encore du travail à faire.

M. Robert Aubin: Ma prochaine question porte sur un sujet connexe. Si vous comparez — comme j'aurais tendance à le faire — les budgets de 2015, de 2016 et de 2017, Transports Canada a réduit de 17 % le budget consacré à la formation des inspecteurs en sécurité ferroviaire. Les dernières statistiques de votre bureau indiquent que le taux d'accidents dans le transport ferroviaire a augmenté de 21 % durant la même période.

Selon vous, y a-t-il une relation de cause à effet entre les compressions budgétaires à Transports Canada et l'augmentation du nombre d'accidents?

Mme Kathleen Fox: Je pense qu'on ne peut pas établir une telle corrélation. Les causes de ces accidents sont très complexes. Il faut considérer chacun de ces événements pour déterminer à quoi il est dû. À ce jour, nous n'avons pas établi de corrélation entre ces accidents et le niveau de dotation à Transports Canada en matière de transport ferroviaire.

M. Robert Aubin: Ma question portait surtout sur les inspections.

Le BST étudie la situation une fois que l'accident s'est produit, soit, mais si on réduit les budgets consacrés aux inspections, qui peuvent prévenir les accidents, n'y a-t-il pas là une incohérence?

Mme Kathleen Fox: Nous avons déjà émis des commentaires sur la surveillance de Transports Canada pour ce qui est de l'accident à Lac-Mégantic. Nous avons fait la preuve qu'il y avait eu des lacunes, et depuis ce temps, Transports Canada a fait beaucoup de progrès quant à la surveillance en matière de sécurité ferroviaire.

M. Robert Aubin: Pourtant, le premier problème qu'on retrouve...

[*Traduction*]

La présidente: Votre question devra être très courte.

[*Français*]

M. Robert Aubin: En fait, je voulais connaître votre opinion sur le problème principal, qui est commun au transport ferroviaire et à l'aviation, à savoir la fatigue chez les pilotes.

Mme Kathleen Fox: La fatigue est un risque pour n'importe quel mode de transport. Ce risque doit être géré par les compagnies et faire l'objet d'une réglementation.

À l'heure actuelle, Transports Canada établit des règlements à cet égard, mais nous n'émettrons pas de commentaires sur les règlements qu'il propose.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Il reste trois minutes avant le vote. Je propose de suspendre la séance maintenant.

J'aimerais que tout le monde revienne immédiatement après le vote afin que nous puissions reprendre la discussion.

• _____ (Pause) _____ •

• (1600)

La présidente: Nous allons reprendre la séance. Je suis désolée de l'interruption.

Nous allons passer à M. Hardie pour quatre minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Nous avons déjà étudié la question de la longueur des navires. Une chose que j'ai remarquée, c'est le problème des approches non stabilisées. Dans le cadre de certaines de nos études antérieures et des témoignages que nous avons entendus, il semblait y avoir, et vous pouvez peut-être confirmer cela, un certain questionnement quant au transfert entre les systèmes automatisés et les systèmes manuels au cours des approches. Peut-être que ce transfert n'a-t-il pas été effectué par une personne assez qualifiée ou peut-être a-t-il été effectué trop tôt ou trop tard.

Était-ce une observation sur laquelle vous vous êtes penchée après avoir étudié certains des problèmes liés aux approches non stabilisées?

Mme Kathleen Fox: Je dirais, pour répondre à la question, que le problème réside dans les approches non stabilisées — l'approche se fait à une altitude trop élevée ou trop basse, est trop rapide ou trop lente — qui se poursuivent à l'atterrissage parce qu'il y a un risque plus élevé d'accident. Ces approches peuvent se produire pour diverses raisons. Par exemple, le transfert entre le pilote automatique et le vol manuel peut avoir eu un effet dans certaines approches, mais ce n'est pas quelque chose qui m'apparaît comme un facteur causal récurrent.

M. Ken Hardie: Comme je pilote assez souvent, j'ai eu un entretien avec un pilote de ligne à ce sujet. J'ai remarqué que, très souvent, lorsqu'ils entreprennent leur descente, les pilotes coupent presque entièrement les moteurs et laissent l'avion planer pendant une longue période. On peut ensuite entendre les moteurs redémarrer pour l'approche finale. Est-ce une pratique que vous connaissez?

• (1605)

Mme Kathleen Fox: Chaque exploitant et chaque type d'aéronef possèdent ses propres procédures d'utilisation normalisées qui doivent être suivies. Encore une fois, il serait important que l'équipage maintienne le profil de vol avec la combinaison de puissance du moteur ou de la vitesse anémométrique dont il a besoin afin de maintenir ce profil de vol. Je ne peux pas dire qu'il s'agit de quelque chose de récurrent.

M. Ken Hardie: La gestion de la fatigue est certainement une question de premier ordre, puisque nous envisageons une nouvelle réglementation à cet égard et relativement à la question du système de gestion de la fatigue, et, de façon plus générale, aux systèmes de gestion de la sécurité. Encore une fois, à la lumière de votre analyse d'incidents passés, que pouvez-vous dire sur l'état de ces processus? Sont-ils, pour la plupart, gérés adéquatement? Considérez-vous qu'il peut être difficile de compter sur les compagnies pour qu'elles gèrent essentiellement elles-mêmes la sécurité?

Mme Kathleen Fox: Je vais peut-être commencer par la gestion de la sécurité. La gestion de la sécurité est une question qui est sur notre Liste de surveillance depuis maintenant un certain nombre d'années. Nous aimerions qu'elle soit obligatoire pour toutes les compagnies aériennes et tous les exploitants d'aviation commerciale. C'est la même chose pour les exploitants de services maritimes; ils devraient devoir démontrer qu'ils gèrent la sécurité de manière efficace. Dans le cadre d'un certain nombre de nos enquêtes, nous avons relevé des lacunes dans la façon dont les exploitants gèrent la sécurité et dans la façon dont Transports Canada surveille leur façon de faire. C'est assurément une question de premier ordre pour nous.

Concernant les plans de gestion de la fatigue, l'industrie ferroviaire doit établir des plans et les soumettre à Transports Canada. La fatigue est un risque qui doit être géré, alors elle devrait être traitée comme telle au moyen du système de gestion de la sécurité de l'entreprise. Mais nombre d'entreprises n'ont pas l'obligation d'en avoir un en place. Certaines entreprises se conforment à la réglementation, mais elles n'en font pas plus. Nous croyons que la sécurité doit être gérée, tout comme la fatigue; par conséquent, les entreprises devraient avoir en place ces types de plans.

La présidente: Merci, monsieur Hardie.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je souhaite aller un peu plus en profondeur concernant certains des commentaires que vous avez faits dans le cadre de votre déclaration liminaire, particulièrement sur l'engagement de prendre des mesures pour accélérer la diminution des recommandations du BST en suspens. Pourriez-vous être un peu plus précise à propos de ce à quoi vous faites référence en réalité?

Mme Kathleen Fox: En 2016, lorsque nous avons publié notre Liste de surveillance mise à jour, nous avons relevé qu'il y avait 52 recommandations adressées à Transports Canada dans tous les modes — aérien, ferroviaire et maritime — qui dataient de plus de 10 ans. En fait, 39 recommandations dataient de plus de 20 ans. Nous voulions voir des efforts concertés de la part de Transports Canada afin de réduire ce nombre. À la fin de mars, on était passé de 52 recommandations à 33, alors on a réalisé des progrès.

Toutefois, il y a encore des recommandations en suspens, particulièrement dans le secteur de l'aviation, pour lesquelles soit nous n'avons pas eu de réponse, soit nous venons tout juste d'en avoir une et nous devons réévaluer les recommandations. Transports Canada, en collaboration avec Mme Van Themsche, avait élaboré un plan pour trier les recommandations en suspens et nous les fournir par petits groupes, à certains moments, mais il n'a pas respecté ses échéanciers. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons encore un certain nombre de recommandations en suspens.

M. Vance Badawey: Pour ce qui est des enregistreurs vidéo ou de la parole à bord, pouvez-vous nous en dire davantage sur la direction que vous adoptez?

Mme Kathleen Fox: Lorsque vous parlez d'enregistreur vidéo ou de la parole à bord, parlez-vous des locomotives?

M. Vance Badawey: Oui.

Mme Kathleen Fox: Le projet de loi C-49 comprenait des dispositions concernant l'installation obligatoire d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive dans toutes les cabines de locomotive de tête sur une voie ferrée principale. Le projet de loi a récemment été adopté. Après avoir demandé pendant de nombreuses années l'installation de ces enregistreurs, nous sommes très heureux qu'ils soient enfin installés dans les locomotives de tête se trouvant sur une voie ferrée principale.

Cela dit, il reste beaucoup de travail à faire. Il faut élaborer une réglementation qui établit un équilibre entre la vie privée et la sécurité. Nous devons également examiner nos processus opérationnels concernant la communication de ces données dans l'avenir.

M. Vance Badawey: Avez-vous des observations à faire sur la direction qui devrait être prise concernant l'établissement de cette réglementation?

Mme Kathleen Fox: La réglementation relèvera de Transports Canada, mais nous collaborerons avec ses responsables pour nous assurer que cette réglementation protège l'information, de sorte que celle-ci soit seulement utilisée aux fins permises sous le régime de la loi et que la vie privée soit protégée. Il s'agit, toutefois, de la réglementation de Transports Canada.

● (1610)

M. Vance Badawey: Ma dernière question porte sur la surveillance de la gestion de la sécurité multimodale, et lorsque je dis multimodale, je parle d'utilisateurs différents.

Pouvez-vous formuler quelques commentaires sur les entreprises de transport en général en ce qui concerne l'efficacité de leur gestion des risques pour la sécurité? Pouvez-vous nous dire où nous en sommes à cet égard?

Mme Kathleen Fox: Chaque mode est un peu différent en ce qui concerne les exigences.

Si nous regardons les principales entreprises — les compagnies de chemins de fer et les compagnies aériennes les plus importantes —, dans l'ensemble, elles bénéficient d'une infrastructure et d'un soutien adéquats. Elles ont des systèmes de gestion de la sécurité assez bien établis, que leur organisme de réglementation surveille afin de s'assurer qu'elles respectent la réglementation et également qu'elles sont efficaces dans ce qu'elles font.

Le problème pour nous, ce sont souvent les petits exploitants des modes ferroviaire, maritime et aérien. Dans les modes aérien et maritime, ils ne sont pas obligés d'avoir des systèmes de gestion de la sécurité en place. Nombre d'entre eux adoptent donc l'approche de se conformer aux exigences réglementaires minimales, ce qui n'est pas, en soi, assez pour gérer de manière efficace les risques liés à leurs activités.

M. Vance Badawey: Merci.

La présidente: Madame Harder.

Mme Rachael Harder: Je veux revenir sur mes questions concernant les émetteurs de localisation d'urgence. Selon vous, est-il acceptable que ces émetteurs fonctionnent correctement seulement 36 % du temps? Est-ce que le Bureau croit que ce pourcentage est acceptable?

Mme Kathleen Fox: Tout d'abord, je n'ai pas ces statistiques. Je ne suis pas certaine de savoir d'où proviennent ces statistiques.

Ce que nous savons, c'est qu'il y a eu un certain nombre d'accidents dans le cadre desquels l'émetteur de localisation d'urgence n'a pas émis de signal, non pas parce qu'il n'a pas fonctionné, mais parce que l'antenne à laquelle il était attaché s'est brisée au cours de l'accident et, par conséquent, l'émetteur n'a pas pu émettre de signal.

Non, nous ne croyons pas que ce pourcentage est acceptable. C'est pourquoi, à la suite de l'accident de l'hélicoptère d'évacuation médicale Ornge à Moosonee, le BST a formulé sept recommandations, dont quatre, si je me souviens bien, étaient adressées à Transports Canada, et trois à d'autres organismes de réglementation en vue d'améliorer la résistance à l'écrasement des émetteurs de localisation d'urgence, y compris le système d'antenne.

Actuellement, avec un émetteur de localisation d'urgence, il y a un délai de 50 secondes avant que le premier signal soit émis et capté par les services de recherche et de sauvetage. Cela signifie que, si l'antenne se brise pendant cette période, le signal n'est pas capté. Nous avons recommandé d'examiner ce délai et de le réduire. Nous avons formulé un certain nombre de recommandations pour améliorer la résistance à l'écrasement des émetteurs de localisation d'urgence, mais elles sont encore en suspens.

Mme Rachael Harder: Si je comprends bien, cela vise les émetteurs de localisation d'urgence. Avec tout le respect que je vous dois, un tel émetteur est une technologie assez primitive. Nous avons des appareils bien meilleurs maintenant.

Par exemple, aux États-Unis, on a commencé à utiliser l'ADS-B, qui est, bien sûr, un transpondeur GPS. Il n'y a aucune raison pour laquelle ce dispositif ne pourrait pas également être muni d'un émetteur de localisation d'urgence, ce qui lui permettrait de remplir les deux fonctions.

Le Canada ne devrait-il pas chercher à être novateur et à utiliser une technologie moderne afin de s'assurer de protéger la sécurité de nos pilotes?

Mme Kathleen Fox: Il vaudrait peut-être mieux poser cette question à Transports Canada, puisque c'est l'organisme de réglementation de ces systèmes. Nombre de pays participent à cette discussion. Pour l'instant, l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, continue à soutenir l'utilisation des émetteurs de localisation d'urgence.

Cela dit, une nouvelle technologie sera certainement mise au point, mais la question est la suivante: comme cette technologie sera peut-être initialement limitée aux avions lourds des compagnies aériennes qui en ont les moyens, comment pouvons-nous préserver la capacité de retrouver les aéronefs légers, qui n'auront peut-être pas les moyens d'utiliser ce type de technologie dans les années à venir? En fait, on ne pourra peut-être même pas équiper les aéronefs plus âgés de cette technologie.

Mme Rachael Harder: Alors, selon vous, un émetteur de localisation d'urgence est-il en fait le meilleur dispositif de sécurité dont peut être muni un aéronef privé?

Mme Kathleen Fox: Il possède ses limites, mais le fait est que, si un avion s'écrase dans une région éloignée, on doit le savoir, alors l'émetteur de localisation d'urgence est le moyen dont nous disposons pour y arriver. Il y a d'autres technologies comme les balises de détresse SPOT et d'autres dispositifs — je ne veux pas utiliser les noms de modèle — que certaines personnes ont achetés, et ces technologies peuvent fournir des informations lors d'un accident d'aéronef, mais elles ne respectent pas nécessairement la norme de résistance à l'écrasement, alors cela pose problème, et ce n'est pas tout le monde qui les possède.

Mme Rachael Harder: D'accord, mais si on pouvait créer un appareil GPS qui résisterait à un écrasement, ne s'agirait-il pas d'une méthode préférable à un émetteur de localisation d'urgence?

Mme Kathleen Fox: Encore une fois, je ne veux pas dire oui ou non. Il y a nombre de questions complexes associées à cela. Je crois qu'il incombe aux organismes de réglementation concernés et à l'industrie de travailler pour trouver la solution la plus efficace afin de s'assurer qu'on puisse trouver un aéronef s'il s'écrase.

● (1615)

Mme Rachael Harder: Merci.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Pouvez-vous m'indiquer le temps qui m'est alloué?

La présidente: Vous avez quatre minutes.

M. Sean Fraser: Parfait.

J'aimerais me concentrer sur la question des pertes de vie sur les navires de pêche, et, en particulier, sur la disponibilité et l'utilisation d'équipement pour sauver des vies. Y a-t-il de l'équipement en particulier qui n'est pas toujours accessible ou utilisé et sur lequel nous devrions porter notre attention?

Mme Kathleen Fox: Il y a deux pièces d'équipement en particulier à propos desquelles le BST a formulé des recommandations qui sont encore en suspens et sur lesquelles nous continuons d'insister. Une des recommandations est que tous les pêcheurs devraient porter un VFI lorsqu'ils sont à bord d'un navire, car ils peuvent tomber à l'eau parce que le navire a chaviré ou pour d'autres raisons, mais ils ont une bien meilleure chance de survie s'ils portent un VFI. Le BST a formulé des recommandations à Transports Canada à cet égard, de même qu'aux provinces du point de vue de la santé et de la sécurité au travail.

L'autre question porte sur les balises indicatrices de position en cas d'urgence — les BIPU — qui, encore une fois, sont un type d'émetteur de localisation d'urgence, mais pour les navires. Ces dispositifs flotteront après qu'un navire a chaviré et enverront un signal à un satellite ou à une équipe de recherche et de sauvetage afin qu'on puisse trouver le navire et les personnes qui étaient à bord.

Ce sont deux types d'équipement que nous avons recommandés qui ne sont pas encore entièrement obligatoires dans l'industrie de la pêche.

M. Sean Fraser: Pour ce qui est des BIPU, à l'heure actuelle, la disponibilité sur le marché de ces balises pose-t-elle problème, ou est-ce que c'est parce qu'aucun régime réglementaire n'oblige leur utilisation?

Mme Kathleen Fox: Je suis désolée, je n'ai pas les détails sous la main, mais nous pouvons certainement vous transmettre les renseignements concernant les types de navires qui sont obligés de les avoir. Il y a des exigences... La disponibilité de l'équipement ne pose pas problème. Il s'agit plutôt des catégories de navires qui doivent être munis de cet équipement par rapport à celles qui n'ont pas cette obligation, et nous croyons qu'un plus grand éventail de navires devraient être obligés d'être munis de cet équipement.

M. Sean Fraser: Pour ce qui est de l'ampleur de la question des décès à bord de navires de pêche, y a-t-il certains types de navires qui sont plus à risque?

Mme Kathleen Fox: Nous devrions examiner les statistiques à cet égard. Les navires de pêche figurent certainement sur notre Liste de surveillance en raison du nombre proportionnellement élevé de décès dans cette industrie.

M. Sean Fraser: Ce n'est pas grave si nous n'avons pas tous les renseignements aujourd'hui.

L'un des aspects que je n'ai pas précisément vus, c'est le conflit qui oppose les navires de pêche, essentiellement lorsqu'ils font face à un différend au sujet d'un territoire et des personnes qui devraient pouvoir pêcher dans cette zone, ce qui peut parfois mener à des actes de violence. S'agit-il d'un enjeu que surveille le BST?

Mme Kathleen Fox: Non, ce serait plutôt une question de nature civile ou potentiellement criminelle, ce n'est donc pas une question sur laquelle nous nous pencherions.

M. Sean Fraser: L'un des enjeux que vous avez signalés était la surveillance réglementaire. S'agissait-il simplement d'un manque de ressources accordées aux personnes qui sont censées appliquer les règles existantes?

Mme Kathleen Fox: Nous avons vu un certain nombre d'enquêtes — je peux citer Lac-Mégantic à titre d'exemple dans le mode ferroviaire et Ornge comme exemple dans le mode aérien — où la surveillance de Transports Canada n'a pas été efficace. Soit il n'a pas été en mesure de cerner les pratiques d'exploitation dangereuses, soit il les a cernées, mais n'a pas pu amener l'entreprise à se conformer avant qu'un accident se produise.

M. Sean Fraser: En ce qui concerne précisément la perte de vies sur des navires de pêche, j'ai remarqué que la surveillance réglementaire était signalée par le BST. Pouvez-vous nous donner des exemples précis où cela a été un problème?

Mme Kathleen Fox: Le problème, c'est que les petits navires ne sont pas tous inspectés par Transports Canada. Ils doivent se conformer à certaines normes et à certains règlements, mais ils ne sont pas nécessairement inspectés. Il y a un petit navire...

M. Sean Fraser: Y a-t-il une pénurie d'inspecteurs?

Mme Kathleen Fox: Je ne peux pas attribuer cela au nombre d'inspecteurs. C'est plutôt parce que Transports Canada n'est pas tenu d'effectuer ces inspections.

M. Sean Fraser: Je suis certain d'avoir écoulé ma minute.

Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup. Nous allons entendre M. Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente. Merci de votre présence.

J'ai quelques petites questions concernant le malheureux écrasement survenu il y a un an, qui a coûté la vie à M. Prentice, un ancien collègue de bien des gens ici présents. J'ai personnellement connu l'une des autres personnes à bord de l'aéronef.

D'après mes souvenirs, c'est votre organisation qui a examiné la situation et qui s'est montrée un peu critique envers Transports Canada, qui n'a pas entamé certains des travaux et pris les mesures nécessaires qui auraient pu permettre d'éviter cet écrasement en particulier. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Mme Kathleen Fox: Tout d'abord, à la suite de l'accident, nous n'avons pas été en mesure d'établir la chronologie des événements, car l'aéronef n'était pas équipé d'enregistreurs. Nous avons formulé une nouvelle recommandation portant sur l'installation obligatoire d'enregistreurs de bords légers pour les aéronefs commerciaux et les aéronefs d'affaires — l'aéronef en question exerçait ses activités en tant qu'aéronef d'affaires —, lesquels ne sont pas tenus de le faire actuellement. Le ministre a 90 jours pour répondre à notre recommandation, nous allons donc attendre la réponse.

L'autre aspect que nous avons souligné, c'est que l'exploitant de l'aéronef n'avait pas fait l'objet d'une inspection par Transports Canada depuis 2008, donc ce dernier n'était pas au courant que, cette nuit-là, le pilote n'était pas qualifié pour transporter des passagers de nuit. Il n'était pas en conformité. Il n'avait pas fait le nombre de décollages et d'atterrissages nécessaires.

Troisièmement, cette société n'avait pas l'autorisation d'exploitation nécessaire pour qu'un vol soit effectué par un seul pilote, comme c'était le cas cette nuit-là.

Quatrièmement, il y avait un problème d'entretien lié à la non-conformité avec une consigne de navigabilité, ce qui aurait pu être découvert dans le cadre d'une inspection par Transports Canada.

Nous avons indiqué que Transports Canada devait être plus proactif au chapitre de la surveillance du secteur de l'aviation d'affaires ainsi que des inspections planifiées, et non pas seulement procéder à des inspections en réaction à des incidents, à des accidents ou à d'autres rapports.

● (1620)

M. Ron Liepert: Il était un peu tard à ce moment-là.

Combien cela coûterait-il? Faudrait-il ajouter un certain nombre d'employés? Je ne sais pas combien de ces avions feraient partie de cette catégorie.

Mme Kathleen Fox: Il y a près de 650 à 700 exploitants d'affaires au Canada. Il ne fait aucun doute qu'il faudrait certaines ressources pour faire des visites et procéder à des inspections. Transports Canada nous avait informés, ou, du moins nous l'avions appris, qu'il avait suspendu temporairement la surveillance planifiée dans ce secteur de l'industrie de l'aviation à l'été 2016, soit quelques mois avant l'accident — mais cela ne veut pas dire que les deux sont liés. À présent, il nous a dit que la surveillance planifiée dans ce secteur serait rétablie en 2018.

M. Ron Liepert: J'ai terminé. Merci.

La présidente: Monsieur Aubin, vous avez deux minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Madame Fox, je voudrais revenir au transport ferroviaire, parce que vous avez indiqué que le transport par rail des liquides inflammables resterait sur la liste de surveillance jusqu'à ce qu'on remplace complètement les vieux DOT-111 par une technologie plus robuste.

Pouvez-vous déjà dire que la nouvelle technologie des TC-117, la version de remplacement ou la nouvelle configuration des wagons, est sécuritaire, ou faudra-t-il attendre une catastrophe pour être capable de se prononcer?

Mme Kathleen Fox: Nous n'avons pas encore assez de données sur des accidents ou des incidents pour évaluer si ces wagons respectent les normes. Nous savons que les normes sont beaucoup plus élevées qu'avant. Nous présumons ou nous espérons que cette nouvelle technologie va mieux réagir en cas d'accident. À ce jour, nous n'avons pas beaucoup de données pour nous exprimer là-dessus.

M. Robert Aubin: La configuration de ces nouveaux wagons est-elle la solution à des problèmes que vous aviez observés dans des accidents précédents?

Mme Kathleen Fox: Oui.

M. Robert Aubin: Merci.

J'ai une autre question, mais sur la sécurité aérienne, cette fois.

On parle souvent de la fatigue des pilotes. Il semble qu'il y ait un manque de données probantes pour en évaluer la qualité, l'efficience ou le pourcentage.

Quelles données probantes devrait-on recueillir pour pouvoir évaluer à quel point la fatigue des pilotes dans le transport aérien a été un facteur important dans les accidents?

Mme Kathleen Fox: Peu importe le mode de transport, nous enquêtons toujours pour savoir si la fatigue a joué un rôle dans un accident ou un incident. Nous regardons à quel moment de la journée l'accident est arrivé, la nuit ou le jour. Nous regardons le nombre d'heures de travail que la personne avait effectuées juste avant l'accident ou l'incident. Nous regardons combien d'heures de sommeil elle a eues, pas juste dans les 24 heures précédentes, mais jusqu'à 72 heures et même plus loin. Nous cherchons toujours à savoir si la fatigue de la personne en cause a joué un rôle dans l'accident ou l'incident. Si c'est le cas, nous émettons une conclusion à cet égard.

Depuis 2000, la fatigue a joué un rôle dans une vingtaine d'accidents de transport aérien sur lesquels nous avons enquêté, dont 15 impliquaient l'équipage, les pilotes. Dans plusieurs de ces événements, il s'agissait d'avions privés. Nous avons mené une enquête sur cinq ou six cas mettant en cause des pilotes d'avions commerciaux.

M. Robert Aubin: Transports Canada devrait-il faire, de façon proactive, des collectes de données sur les horaires des pilotes, afin de voir ce qui correspond aux situations d'accidents que vous avez eu à couvrir? Devrait-il revoir sa réglementation en fonction de cela?

Mme Kathleen Fox: Transports Canada a déjà formulé des propositions de règlements. Des règles sont présentes dans le système, mais cela va changer quand les nouveaux règlements vont être implantés. Ces règles fixent, pour les pilotes, une limite quant aux heures de vol et aux heures pendant lesquelles ils sont en devoir. Ce sont les compagnies qui sont responsables de tenir un compte rendu sujet à l'inspection de Transports Canada et de démontrer qu'elles respectent les règlements et qu'elles sont capables de gérer la fatigue chez les pilotes.

● (1625)

M. Robert Aubin: Croyez-vous que...

[*Traduction*]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin, mais nous voici à la fin de la séance.

Merci beaucoup à nos témoins. Nous allons poursuivre.

Je vous remercie de l'information. Je suis certaine que, si le Comité a d'autres questions, nous pouvons vous les envoyer, madame Fox. Je suis convaincue que vous serez heureuse d'y répondre.

Mme Kathleen Fox: Merci, madame la présidente, certainement.

La présidente: Merci beaucoup.

J'ai une question à poser aux membres du Comité avant que nous passions à la prochaine partie de notre séance. Vous avez tous reçu un courriel concernant certains renseignements à propos de notre rapport sur les sépultures de guerres marines. Si personne n'y voit d'inconvénient, les analystes vont l'inclure en annexe dans notre rapport.

Est-ce que tout le monde est d'accord?

Des députés: D'accord.

La présidente: Nous allons suspendre la séance temporairement jusqu'à ce que le ministre et ses employés arrivent.

● (Pause) ●

● (1630)

La présidente: Nous allons reprendre la séance.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous étudions le Budget principal des dépenses 2018-2019: crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada; crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Ministère des Transports; crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique S.C.C.; crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée; crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.; crédit 1 sous la rubrique VIA Rail Canada Inc.; et crédit 1 sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Détroit, et renvoyé au Comité le lundi 16 avril.

Monsieur le ministre Sohi, je vous souhaite la bienvenue.

Nous vous accueillons ici aujourd'hui avec vos représentants. Nous essayons de faire vite en raison du temps. Nous aurons un vote sous peu.

Monsieur le ministre Sohi, vous pouvez faire votre déclaration liminaire.

L'hon. Amarjeet Sohi (ministre de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci beaucoup de m'avoir invité. C'est toujours un honneur pour moi d'être ici avec mon personnel.

J'ai le privilège de vous informer des derniers développements concernant le Budget principal des dépenses d'Infrastructure Canada de 2018-2019. Plus particulièrement, le ministère demande un financement total de 6,15 milliards de dollars pour appuyer l'exécution continue du plan à long terme. Ce financement permettra de s'assurer que les collectivités de partout au Canada disposent des fonds dont elles ont besoin lorsqu'elles en ont besoin.

Je souhaite également vous faire part des progrès importants que notre gouvernement a réalisés pour offrir un meilleur milieu de vie à tous les Canadiens et le brillant avenir qu'ils méritent. Mes honorables collègues, la population du Canada s'accroît. Par conséquent, nos collectivités doivent répondre aux demandes en vue de trouver des moyens efficaces d'établir des liens entre les Canadiens. De plus, nous devons fournir aux citoyens des moyens pour qu'ils puissent transporter rapidement et efficacement leurs produits et leurs services partout au Canada et à l'étranger. C'est de cette façon que l'on pourra assurer la croissance et la prospérité de notre pays, et c'est pourquoi des projets de construction voient le jour aux quatre coins de ce pays, des tunnels sont creusés, des usines de traitement de l'eau sont modernisées, des routes et des ponts sont améliorés, de nouveaux trains et autobus sont mis en service. Et nous prévoyons une autre saison de construction chargée en 2018.

Nous investissons plus de 180 milliards de dollars dans le cadre du plan Investir dans le Canada. En collaboration avec nos partenaires, nous progressons considérablement vers la mise en oeuvre d'un plan qui répond à leurs besoins. Cela s'explique par le fait que les provinces, les territoires, les municipalités et les communautés autochtones possèdent ensemble 98 % des infrastructures publiques canadiennes.

Je suis fier de dire que la première phase du plan Investir dans le Canada de notre gouvernement transforme littéralement la vie quotidienne des Canadiens. Elle crée déjà de nouvelles occasions d'affaires, de commerce, d'apprentissage et d'innovation pour les Canadiens. De plus, cette phase favorise la création de milliers d'emplois pour les gens de la classe moyenne et ceux qui travaillent fort pour en faire partie.

Depuis le début du mandat de notre gouvernement, en novembre 2015, près de 600 000 nouveaux emplois ont été générés dans l'économie. Nous n'avons pas obtenu ces résultats par hasard. Nous avons mis en oeuvre un plan économique exhaustif, en mettant en place des mesures telles qu'une baisse d'impôt pour la classe moyenne, l'Allocation canadienne pour enfants et des investissements dans les infrastructures. Ces investissements dans les infrastructures appuient la création de milliers de nouveaux emplois dans…

La présidente: Puis-je vous interrompre, pour une seconde? J'ai besoin du consentement unanime du Comité pour continuer pendant l'appel de la sonnerie.

Ai-je le consentement unanime?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Veuillez continuer.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous avons mis en œuvre un plan économique exhaustif, en mettant en place des mesures telles qu'une baisse d'impôt pour la classe moyenne, l'Allocation canadienne pour enfants et des investissements dans les infrastructures. Ces investissements dans les infrastructures appuient la création de milliers de nouveaux emplois dans les secteurs de la construction, de la fabrication, du transport, de l'ingénierie et des services professionnels.

Dans la région de Montréal, la construction du nouveau pont Champlain crée des milliers d'emplois. Le pont, qui devrait être ouvert à la circulation en décembre, facilitera les déplacements des Montréalais entre la Rive-Sud et l'île de Montréal. Pareillement, le pont international Gordie-Howe offrira un passage supplémentaire à l'un des points les plus achalandés de la frontière canado-américaine. L'élargissement de cette route commerciale essentielle améliorera les liaisons entre Windsor et Détroit.

Maintenant, regardons comment ce plan a déjà produit des résultats concrets pour les Canadiens, après seulement deux ans. Je suis fier d'annoncer que plus de 20 000 projets sont en cours ou sont déjà achevés. Ces investissements améliorent les réseaux de transport en commun. En Colombie-Britannique, un service d'autobus rapide et plus fréquent est lancé dans toutes les collectivités de la région métropolitaine de Vancouver. Plus de 500 chauffeurs d'autobus sont embauchés dans le cadre de la plus vaste campagne de recrutement depuis les Jeux olympiques de 2010.

Les investissements de notre gouvernement permettent également de moderniser les usines de traitement de l'eau de tout le pays. Ces usines peuvent ainsi offrir de l'eau potable propre et salubre aux Canadiens, peu importe où ils vivent.

Nos investissements permettent de construire de nouveaux logements locatifs abordables et de rénover des logements existants. Par conséquent, plus de familles canadiennes auront accès à un foyer sécuritaire et abordable. Et les gens dans les communautés autochtones auront accès à des logements de meilleure qualité.

Grâce au Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes que nous venons tout juste de lancer la semaine dernière, nos investissements procureront aux collectivités une meilleure protection contre les éventuelles répercussions des changements climatiques. Donc, moins de Canadiens verront leur vie chamboulée par des catastrophes comme des inondations et des incendies.

Dans le cadre du Défi des villes intelligentes, nous encourageons les collectivités à utiliser les données et les technologies connectées pour améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens. Lors de la première ronde, nous avons reçu 130 demandes représentant des collectivités de l'ensemble des provinces et des territoires.

Je désire profiter de l'occasion pour vous rappeler les progrès que nous avons réalisés sur le plan des ententes bilatérales et vous dire pourquoi elles sont si importantes. Un financement stable et prévisible est ce qui permet à nos partenaires de gérer efficacement leurs infrastructures existantes tout en planifiant de nouveaux projets d'infrastructure. À ce jour, j'ai conclu huit de ces ententes bilatérales, et nous travaillons dur pour parachever les cinq autres.

Un des projets que ces ententes permettront de financer est la ligne verte du réseau de train léger de Calgary. Cette nouvelle ligne devrait permettre de soutenir environ 20 000 emplois pendant les étapes de conception et de construction. De plus, 400 emplois à long terme permettront d'assurer le fonctionnement et l'entretien de la nouvelle ligne lorsqu'elle sera fonctionnelle. Une fois en service, la ligne verte offrira aux usagers des transports en commun des collectivités du nord et du sud de la ville une route directe vers le centre-ville. Elle permettra d'améliorer les correspondances vers les hôpitaux, les centres d'emploi et les centres communautaires.

À Edmonton, l'amélioration du passage à niveau très achalandé de la 50e rue et du chemin de fer Canadien Pacifique Limitée permettra de réduire les embouteillages et la durée des trajets pour les chauffeurs. Cela permettra également aux entreprises de la région de disposer d'une façon efficace de déplacer leurs produits à Edmonton. Pendant l'étape de construction, ce projet devrait permettre de créer 900 emplois bien rémunérés.

Mes honorables collègues, les investissements que j'ai décrits aujourd'hui profitent déjà aux Canadiens, tout comme ils profiteront aux générations à venir.

Merci de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous. Je serai heureux de répondre à vos questions.

● (1635)

La présidente: Merci, monsieur le ministre Sohi.

Nous allons donner la parole à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): De combien de temps est-ce que je dispose, madame la présidente?

La présidente: Vous avez quatre minutes.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, dans une entrevue à l'émission *Question Period* diffusée à CTV cette semaine, vous avez dit que les négociations avec Kinder Morgan au sujet de l'indemnisation se faisaient en privé, car le gouvernement protège l'intérêt public. Plus tard, au cours de la même entrevue, lorsqu'on vous a demandé combien coûterait l'indemnisation aux contribuables canadiens, étonnamment, vous avez dit que les Canadiens le sauraient une fois les discussions terminées et qu'il s'agirait d'une discussion ouverte et transparente au sujet de l'indemnisation que le gouvernement offrira à Kinder Morgan.

Sérieusement, comment les Canadiens peuvent-ils possiblement engager une discussion ouverte et transparente au sujet de l'indemnisation alors que votre gouvernement a déjà convenu des modalités avec Kinder Morgan à huis clos?

L'hon. Amarjeet Sohi: Si nous avons approuvé le projet d'expansion du réseau Trans Mountain, c'est parce qu'il va créer des milliers d'emplois pour les Canadiens et qu'il permettra de vendre nos ressources naturelles sur les marchés internationaux. Cela présente un défi depuis des décennies, plus particulièrement depuis les 10 dernières années, puisque nous n'avons pas vu un seul pipeline construit pour les marchés internationaux.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, il vous reste huit jours.

L'hon. Amarjeet Sohi: Cela nous permettra d'élargir notre marché. Nous pourrons obtenir de meilleurs prix pour le pétrole en Alberta. C'est la raison pour laquelle nous le construisons...

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, je n'ai que quatre minutes.

L'hon. Amarjeet Sohi: ... et nous continuerons d'aller de l'avant avec ce projet.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, vous êtes le seul Albertain à la table du Cabinet, pourtant, nous n'avons vu aucune évolution depuis que Kinder Morgan a annoncé que la date limite était le 31 mai. Que faites-vous personnellement pour défendre ce projet?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je peux assurer à mes honorables collègues, au Comité et aux Canadiens, et plus particulièrement aux Albertains, que notre gouvernement est déterminé à aller de l'avant avec le projet d'expansion du réseau Trans Mountain. Je suis le plus ardent défenseur de ce projet autour de la table, et je continuerai de l'être.

Le premier ministre a souvent dit, tout comme le ministre des Ressources naturelles et le ministre des Finances, que nous explorons toutes les possibilités, y compris l'indemnisation pour...

● (1640)

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, vous avez négocié à huis clos. Vous dites qu'il s'agit d'un processus ouvert et transparent, pourtant, vous négociez en catimini. Vous avez donné les deux réponses pendant l'émission *Question Period* à CTV. Je vous le demande à brûle-pourpoint: qu'allez-vous personnellement faire pour mener à terme ce projet? Vous êtes le seul Albertain. Nous sommes nombreux à espérer que vous vous battez pour ce projet. Toutefois, monsieur le ministre, nous n'avons vu aucune évolution. Nous vous avons vu être présent lors de conférences de presse et simplement hocher la tête, avec quelque ministre que ce soit à vos côtés. Nous attendons toujours de voir des progrès à l'égard de ce pipeline.

Il vous reste huit jours avant le 31 mai, monsieur le ministre. Que faites-vous pour mener à bien ce projet?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je peux sentir la colère dans la voix du député. Peut-être que cette colère reflète les 10 années d'inaction du gouvernement Harper.

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, il y a 6,8 % des Edmontoniens, dans la ville que nous représentons ensemble, qui sont sans emploi, et vous croyez qu'un tel argument satisfait les Edmontoniens? Je crois que vous êtes complètement déconnecté de la réalité.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je peux vous dire que notre gouvernement est très optimiste quant à l'avenir de l'Alberta. En 2017, les Albertains ont créé 50 000 emplois et dominé la croissance économique au pays. En 2018, l'Alberta continuera d'être le moteur de la croissance économique, car nous croyons en la province. Nous croyons en sa résilience et en sa capacité de bâtir une économie qui fonctionne pour tous et...

M. Matt Jeneroux: Monsieur le ministre, le 13 février, vous avez eu la possibilité de...

La présidente: Monsieur Jeneroux, votre temps est écoulé.

M. Matt Jeneroux: J'ai 10 secondes, madame la présidente.

La présidente: Vous avez trois secondes, deux secondes...

M. Matt Jeneroux: Le 13 février, monsieur le ministre, vous avez voté contre le soutien du pipeline de Trans Mountain. Pourquoi?

La présidente: Je suis désolée, monsieur Jeneroux, je dois vous arrêter.

Je dois donner la parole à M. Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Je suis ravi de pointer du doigt et de souligner le gouvernement qui n'a rien compris à la réalité durant les 10 dernières années, particulièrement lorsqu'il a eu la possibilité de faire exactement ce que dit le député et qu'il n'a jamais levé le petit doigt.

M. Matt Jeneroux: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

La présidente: Attendez, monsieur Badawey.

M. Matt Jeneroux: Je tiens à faire une mise au point. Le Alberta Clipper a été construit, le Southern Lights d'Enbridge a été construit, le projet de doublement d'ancrage de Kinder Morgan a été mené à terme et le pipeline Keystone...

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Pendant 10 années... Dieu merci, c'est derrière nous.

Madame la présidente, si je puis me permettre...

M. Ron Liepert: Attendez jusqu'en 2019.

M. Vance Badawey: ... j'aimerais adresser une question au ministre.

Monsieur le ministre, merci d'être ici présent ce soir pour apporter une touche de réalité à la discussion.

Vous avez parlé du Fonds d'atténuation et d'adaptation que vous avez lancé récemment et du fait qu'il se rattachait à de nombreuses situations dans lesquelles se trouvent certains Canadiens. Pouvez-vous nous en dire un peu plus quant à ce que cela représente pour les Canadiens, particulièrement dans les régions touchées par certains de ces problèmes et, bien sûr, par le fait même, les familles qui sont touchées par ces difficultés?

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci beaucoup de poser la question.

Si nous avons créé ce Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophe de 2 milliards de dollars, c'est en partie pour répondre aux besoins réels des Canadiens. Comme beaucoup d'entre vous se souviendront peut-être, nous avons été touchés par de graves inondations à Calgary.

La présidente: Le ministre essaie de répondre aux questions. Est-ce que vous pourriez faire preuve de politesse et simplement écouter?

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la présidente, j'espère vraiment que les députés vont écouter ce que je vais dire, particulièrement ceux de Calgary, car nous répondons aux besoins des Calgariens à l'aide de ce Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophe. Nous avons aussi été frappés par des feux de forêt de grande ampleur à Fort McMurray, ce qui a entraîné la relocalisation de 80 000 personnes. Nous répondons également à ce besoin à l'aide du Fonds d'adaptation.

Nous croyons que le changement climatique a une réelle incidence sur nos infrastructures et sur nos collectivités. Nous avons créé ce Fonds pour renforcer la résilience de ces collectivités afin qu'elles puissent mieux réagir aux répercussions du changement climatique sur les infrastructures qu'elles possèdent.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

Encore une fois, pour m'en tenir au thème de la réalité, si je puis me le permettre, je vais maintenant enchaîner avec les ententes bilatérales.

Pourriez-vous nous en dire davantage au sujet de l'importance des ententes bilatérales de même que du partenariat qui s'établit avec l'ensemble des provinces et territoires, et bien sûr, au sujet des résultats qui commencent à se faire sentir à l'échelle du pays?

● (1645)

L'hon. Amarjeet Sohi: Par votre entremise, madame la présidente, l'une des raisons pour lesquelles je me suis présenté aux élections fédérales — je suis issu du monde municipal et j'ai travaillé huit ans au conseil municipal —, c'est que les municipalités ont besoin d'un financement durable et prévisible à long terme pour planifier les infrastructures qu'elles ont et pour construire et répondre aux besoins grandissants de leurs collectivités.

Grâce à ces ententes bilatérales, nous investissons 30 milliards de dollars en plus du financement supplémentaire prévu par le Fonds de la taxe sur l'essence de même que du financement des initiatives relatives à l'atténuation des catastrophes et aux corridors de commerce et de transport. Ces 30 milliards de dollars supplémentaires leur accorderont la prévisibilité nécessaire au cours des 10 prochaines années pour construire les infrastructures dont ont besoin leurs collectivités dans le secteur du transport public, de façon à diminuer le temps de déplacement de leurs résidents, pour construire des systèmes de traitement de l'eau offrant de l'eau potable aux collectivités ou pour construire des installations récréatives pour promouvoir de saines habitudes de vie. C'est exactement ce que nous offrons.

M. Vance Badawey: Monsieur le ministre, avez-vous l'impression que cela devient, pour les différentes municipalités, un catalyseur qui permet d'alléger le fardeau financier qui incombe aux contribuables fonciers?

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est le cas.

Nous nous engageons également à accroître la part assumée par le fédéral à 40 % pour certains projets. Cela pourrait également s'élever à 50 % pour les petites collectivités et pourrait monter jusqu'à 50 %, et à 60 % pour les collectivités dont la population est inférieure à 5 000 habitants.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

L'hon. Amarjeet Sohi: Cela atténue la pression sur les taxes foncières.

La présidente: Nous allons maintenant écouter M. Aubin pendant quatre minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Merci, madame la présidente.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être présent à cette séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Le sujet que je vais aborder avec vous touche justement les trois aspects que comporte le nom du Comité.

Dans le Plan ministériel de Transports Canada pour 2018-2019, le ministère présente ses trois responsabilités essentielles, soit un réseau de transport sécuritaire et sûr; un réseau de transport écologique et innovateur; et un réseau de transport efficace. Il me semble que le projet d'infrastructure que nous propose VIA Rail, qui consiste à créer une nouvelle voie destinée uniquement au transport de passagers sur la rive nord, touche exactement ces trois pôles que sont le transport, l'infrastructure et les collectivités.

Je dois dire cependant que, depuis le dernier budget, les citoyens de Trois-Rivières comme ceux de plusieurs autres municipalités sont inquiets et déçus au sujet du parcours que suivrait ce tracé. Ils se posent des questions parce que le vocabulaire semble varier. Pour sa part, le ministre des Transports, qui était de passage à Trois-Rivières dernièrement, nous a dit que le secteur privé devait participer à ce projet pour que ce dernier voie le jour. C'est du moins ce que les citoyens de chez nous ont compris.

Cette déclaration nous indique-t-elle que l'éventuel projet de train à grande fréquence de VIA Rail serait financé par la Banque de l'infrastructure du Canada?

Si c'était le cas, il ne s'agirait pas uniquement de fonds publics. Un financement privé serait nécessaire pour que le gouvernement passe à l'action. Est-ce exact?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Je ne peux pas me prononcer de façon précise sur VIA Rail, car M. Garneau est responsable de ce secteur en particulier. Je peux dire que, si nous avons créé la Banque de l'infrastructure du Canada, c'est pour entreprendre de grands projets de transport qui, autrement, pourraient ne jamais voir le jour. Ce sont des projets trop importants pour être entrepris par le secteur public ou que le secteur privé ne veut pas entreprendre en raison du risque qu'ils comportent.

Nous voulons amener le secteur privé et le secteur public à explorer ensemble les possibilités pour mettre sur pied des projets qui vont relier les collectivités à l'aide d'un train à grande vitesse ou d'un réseau électrique plus performant ou plus vert. Ce sont les options que nous voulons explorer par l'entremise de la Banque.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vais vous rendre la tâche encore plus facile.

En tant que ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, croyez-vous qu'il est de bon aloi d'investir dans une telle infrastructure, peu importe que le financement soit totalement assuré par les fonds publics ou par la Banque? Votre gouvernement croit-il au financement d'une telle infrastructure?

Je rappelle qu'il s'agit du corridor le plus densément peuplé au Canada. Si on ne le fait pas dans ce corridor, je me demande bien où on pourra parler d'un mode de transport essentiel, innovateur, écologique et j'en passe.

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Absolument. Je vous accorde que ce sont des projets que nous devons construire, et c'est justement en raison du financement des infrastructures qui est disponible grâce à d'autres options de financement, grâce aux municipalités et aux provinces que nous investissons, ou que nous doublons nos investissements actuels. Nous voulons offrir cette liaison interprovinciale ou intermunicipale entre les villes, pour permettre aux gens de se déplacer de manière plus durable et plus responsable sur le plan environnemental.

● (1650)

[*Français*]

M. Robert Aubin: J'ai parlé plus tôt du plan ministériel de 2018-2019. Ai-je raison de me réjouir et de me dire que, puisque la dernière année est 2019, le budget de 2019 comprendra l'annonce que nous attendions en 2018 et qui, malheureusement, tarde à venir?

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Ce que je peux dire, c'est que des ressources ont été allouées à VIA Rail pour l'élargissement, de même que pour certains travaux de conception qui doivent être réalisés.

Madame la sous-ministre.

[*Français*]

Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada): Pour ce qui est de VIA Rail, les fonds devraient être alloués au ministère des Transports. Comme l'a mentionné le ministre, ce sera discuté avec M. Garneau.

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

Monsieur le ministre, j'aimerais vous féliciter. Vous avez probablement fait plus pour les Albertains en trois ans que le groupe précédent en a fait en 10 ans, lorsqu'on tient compte du soutien, des dépenses en immobilisations, etc.

J'aimerais vous parler de deux aspects qui vont peut-être nous ramener en arrière en ce qui concerne le transport en commun. Tandis que nous favorisons l'accessibilité pour les personnes handicapées, je sais que de nombreux réseaux de transport à l'échelle du Canada utilisent encore les vieux autobus à plancher élevé. Il semblerait qu'on les garde sur les routes depuis 25 ou 30 ans, dans certains cas.

Est-ce que le cadre bâti, les autobus et autres, sera soutenu grâce au financement découlant de votre Fonds d'infrastructure, ou y aura-t-il un financement supplémentaire à cet égard?

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est une question très importante, car nous voulons nous assurer que nos collectivités soient ouvertes à tous, peu importe les capacités ou les incapacités. Dans le cadre de notre entente à long terme avec les provinces, nous leur demandons de respecter les normes d'accessibilité les plus élevées qui soient grâce aux ententes bilatérales que nous avons négociées et aux ententes que nous signons.

De plus, vous savez que le ministre Duncan travaille sur un projet de loi sur l'accessibilité qui donnera aux Canadiens le pouvoir d'exiger mieux de la part de leur gouvernement en ce qui a trait à l'accessibilité dans les domaines de l'environnement physique, des possibilités d'emploi, de l'accès aux services et dans tout ce qui leur permet de prendre part à la société.

Les infrastructures sont très importantes pour favoriser l'accessibilité, et le cadre bâti doit être accessible aux personnes handicapées. C'est une exigence qui fait partie de notre engagement financier à l'égard des provinces.

M. Ken Hardie: Nous allons enfin pouvoir exploiter tout ce potentiel à l'échelle du pays.

En ce qui a trait au financement des transports en commun rapides, notre gouvernement s'est montré très généreux envers la région métropolitaine de Vancouver, avec deux lignes de transport en commun rapide. Il y en a une troisième. À mesure que le budget arrive à maturité, nous découvrons qu'il n'y aura peut-être pas assez d'argent pour faire les trois lignes dont nous avons réellement besoin dans une région qui croît très rapidement et qui revêt une grande importance pour le commerce.

À l'avenir, y aura-t-il des mécanismes à l'aide desquels votre fonds pourra aider des endroits comme la région métropolitaine de Vancouver à construire un réseau de transport en commun rapide?

L'hon. Amarjeet Sohi: Grâce à notre plan, la région métropolitaine de Vancouver jouira d'un financement durable et à long terme pendant les 10 prochaines années. La région sait combien d'argent elle va recevoir du gouvernement fédéral, et elle pourra ainsi amorcer le travail de conception de ses trois systèmes légers sur rail, du métro de Broadway et de tout autre projet prioritaire.

Nous ne décidons pas des projets à lancer, car ces décisions reviennent aux conseils municipaux. Nous respectons cela. Nous nous sommes engagés à fournir du financement à long terme important, durable et prévisible afin que les municipalités puissent démarrer des projets qui leur permettront de rendre le trafic plus fluide, d'offrir de nouveaux choix en matière de transport ou de lutter contre les problèmes liés aux changements climatiques qui pèsent sur nos grandes villes.

● (1655)

M. Ken Hardie: Les provinces et les municipalités pourraient-elles réorienter ou réaffecter une partie du financement accordé à d'autres fins, si cela est nécessaire?

L'hon. Amarjeet Sohi: Le système léger sur rail de Surrey et le métro de Broadway sont les deux promesses électorales que nous avons faites par rapport à la région métropolitaine de Vancouver. Nous restons aussi à l'affût des occasions pour nous de collaborer avec les conseils municipaux régionaux pour voir ce que nous pouvons faire d'autre.

La présidente: Monsieur Sikand, allez-y.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'aimerais reprendre ce que mon collègue a dit plus tôt. Vous en avez fait plus pour l'Alberta que le dernier gouvernement en 10 ans.

M. Ron Liepert: Bon.

Madame la présidente, soit vous nous donnez la possibilité de réagir, soit ils doivent arrêter...

M. Gagan Sikand: Je me fais chahuter.

La présidente: J'aimerais que l'ordre soit respecté. Vous pourrez réagir si vous le voulez en temps voulu.

Monsieur Sikand, veuillez poser vos questions au ministre.

M. Gagan Sikand: Le dernier gouvernement ne croyait manifestement pas les études scientifiques sur les changements climatiques et refusait de les financer. Il a même réduit le financement de ces études, mais...

M. Matt Jeneroux: Vous exagérez.

La présidente: Il lui reste quatre minutes.

Continuez, je vous prie.

M. Gagan Sikand: Savez-vous quoi? Les changements climatiques sont une réalité. Du moins, c'est ce que nous croyons, nous, les libéraux. Vous venez d'une province qui a été ravagée par les feux de friches. Même si vous n'avez pas le pouvoir, en tant que ministre, de prévenir les « actes de Dieu », j'ai été heureux d'apprendre que vous aviez récemment mis sur pied un fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes.

Je le répète: nous savons tous que les changements climatiques sont un fait. Pouvez-vous nous expliquer comment ce fonds aidera les collectivités à prévenir les catastrophes?

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous, le gouvernement, nous sommes engagés à investir dans l'infrastructure verte. Nous investissons près de 25 milliards de dollars pour renforcer la résilience des collectivités contre les impacts des changements climatiques. Le fonds que nous avons instauré la semaine dernière — celui dont vous parlez —, nous permettra de fournir le financement dont les collectivités ont besoin, comme Fort McMurray, Calgary ainsi que d'autres collectivités. Au cours des dernières semaines, il s'est passé beaucoup de choses au Nouveau-Brunswick, et ces collectivités ont besoin de notre soutien. Voilà donc pourquoi nous avons créé ce fonds de deux milliards de dollars. Nous voulons investir dans les collectivités qui ont besoin de notre aide.

M. Gagan Sikand: Merci de votre réponse et de votre excellent travail.

La présidente: Monsieur Iacono, vous avez deux minutes.

M. Angelo Iacono: Merci, madame la présidente.

J'aimerais moi aussi remercier le ministre de tout ce qu'il a fait pour le Québec, en particulier en ce qui concerne le pont. Je me demandais si le projet sera achevé à temps. Avez-vous une date à nous donner?

L'hon. Amarjeet Sohi: Absolument. La date prévue pour l'achèvement du pont Champlain est le 21 décembre 2018. C'est un projet très important pour la région de Montréal. Le vieux pont est toujours sûr, mais il doit tout de même être remplacé. Nous devons également augmenter la capacité pour que le système léger sur rail construit présentement à Montréal puisse être ajouté au pont. Je peux vous assurer que nous comptons terminer le pont dans les délais prévus.

M. Angelo Iacono: Merci.

La présidente: Madame Stubbs, vous avez une minute, si vous désirez prendre la parole.

Mme Shannon Stubbs (Lakeland, PCC): Merci.

Monsieur le ministre, depuis l'élection d'Andrew Shear au poste de chef du Parti conservateur et de l'opposition officielle, nous avons présenté deux motions. Premièrement, nous avons demandé que tous les députés expriment leur soutien à l'égard du projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain, et, deuxièmement, j'ai présenté une motion demandant au premier ministre d'élaborer un plan pour expliquer aux Canadiens comment il compte utiliser tous les outils à sa disposition pour que le projet de Trans Mountain puisse aller de l'avant au plus tard le 15 février. Votre gouvernement et vous-même avez voté contre la motion.

Pourquoi avez-vous voté contre la motion relative au soutien du projet de Trans Mountain?

L'hon. Amarjeet Sohi: Je crois qu'il est très important de souligner que nous avons approuvé ce projet de pipeline avant que ces motions soient présentées. Nous avons prouvé notre engagement en approuvant ce pipeline, et nous travaillons avec acharnement pour que les choses progressent. Je crois que notre bilan est éloquent. Nous avons approuvé des projets de pipelines supplémentaires au Canada, par exemple le projet de la canalisation 3 d'Enbridge qui est en cours actuellement du côté canadien. Le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain allait bon train jusqu'à ce que le nouveau premier ministre de la Colombie-Britannique sème de l'incertitude, à des fins politiques. Le travail avançait, et maintenant, nous travaillons avec Kinder Morgan pour remettre le projet sur les rails, parce que nous croyons que c'est ce qu'il y a de mieux pour le Canada.

● (1700)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je crois qu'il nous reste deux minutes et 50 secondes, alors je vais suspendre la séance. Nous allons aller voter, puis nous reprendrons les travaux ensuite pendant les 10 minutes qu'il nous restera.

Qu'en dit le Comité? Voulez-vous revenir après le vote? Il vous restera probablement de 10 à 12 minutes.

Un député: Oui.

La présidente: Je vais donc suspendre la séance.

Monsieur le ministre, nous nous reverrons tout de suite après le vote.

●

——————————— (Pause) ———————————

●

● (1710)

La présidente: Merci d'être encore parmi nous, monsieur le ministre. Merci également à tous les membres du Comité.

La parole va à nouveau à Mme Stubbs, pour deux minutes.

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le ministre, le problème, c'est que vos actions ne reflètent pas vos paroles. Oui, le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain a été approuvé il y a un an et demi, et dès le départ, il y a eu des opposants, des retards, des obstacles et des contestations. Cela fait un an que la coalition néo-démocrate de la Colombie-Britannique a promis d'utiliser tous les outils à sa disposition pour mettre un terme au projet, et vous, vous avez voté contre une motion proposant d'utiliser tous les outils à votre disposition pour que le projet aboutisse. Qu'allez-vous faire, exactement, au cours des huit prochains jours pour faire en sorte que le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain puisse aller de l'avant?

● (1715)

L'hon. Amarjeet Sohi: Madame la députée sait bien... je sais que l'Alberta vous tient à coeur, et je le comprends. Tous les députés albertains veulent sincèrement que nos ressources puissent se rendre sur le marché international et que le pétrole albertain ne soit pas vendu exclusivement aux États-Unis. Le ministre des Finances a établi le cadre des discussions, et nous sommes présentement en train d'étudier la question de l'indemnisation ou du risque soulevé par le gouvernement de la Colombie-Britannique par rapport à ce projet. Dans une perspective économique, la viabilité du projet est très grande, mais à cause du risque politique qui y est attaché, un certain niveau de certitude est nécessaire, c'est exactement ce que nous essayons de fournir. Je peux vous assurer, madame la députée, que nous travaillons avec énormément de diligence afin que le projet puisse aller de l'avant. Nous croyons qu'il est dans le meilleur intérêt du Canada de pouvoir acheminer nos ressources vers le marché international et de créer des emplois pour les ménages albertains, comme nous l'avons fait dans d'autres provinces.

Mme Shannon Stubbs: Le problème, c'est qu'il ne reste que huit jours, et Kinder Morgan s'est exprimé très clairement sur les divergences entre les gouvernements. Il n'y a pas d'entente, mais le problème n'a jamais été l'argent. Le problème tient au manque de certitude et au manque de capacité de notre gouvernement à donner suite aux projets qu'il approuve. À cause du manque total de leadership de votre gouvernement et de votre premier ministre, une crise économique et constitutionnelle s'est maintenant développée autour du projet de Trans Mountain, ce qui ternit la réputation du Canada en entier.

La vérité, c'est que depuis que votre gouvernement est au pouvoir, les investissements dans le secteur énergétique ont diminué au Canada plus que pendant n'importe quelle période de deux ans au cours des 70 dernières années. Depuis que vous êtes au pouvoir, quatre projets importants dans le secteur énergétique, d'une valeur de 84 milliards de dollars, ont été annulés. Manifestement, votre gouvernement admet et reconnaît que la compétitivité du secteur pétrolier et gazier au Canada souffre, puisqu'il a investi 280 000 $ dans une étude sur le sujet. Que comptez-vous faire, exactement et précisément — même si vous avez voté contre le projet de Trans Mountain —, pour veiller à ce que le projet aboutisse?

La présidente: Malgré la longueur de la question, je vous prierais de répondre très rapidement.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je crois qu'il vaut mieux pour les Albertains que nous écartions la partisanerie de la discussion. Je trouve très décevant de voir que certains députés du Parti conservateur accordent plus d'importance aux gains politiques qu'aux intérêts des Albertains en ce qui concerne la construction de ce pipeline.

La présidente: Merci, monsieur Sohi.

Monsieur Fraser, vous avez quatre minutes.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup d'être parmi nous, monsieur le ministre.

J'ai d'abord une question à propos du projet de Trans Mountain, puis j'en aurai d'autres de portée générale. L'une des choses qui sont mises en place présentement, comme vous le savez, est le fonds d'infrastructure du gouvernement fédéral. Selon les représentants de certaines municipalités, un mécanisme de financement par affectation peut être une solution efficace pour une planification à long terme. Vous avez justement mis en oeuvre ce genre de système pour le financement des transports en commun.

Le problème, entre autres, c'est que les petites collectivités qui n'ont pas de réseau de transport en commun présentement, mais qui souhaitent peut-être en avoir un à un moment donné, croient qu'elles seront peut-être négligées. Pouvez-vous garantir, jusqu'à un certain point, que ces petites collectivités qui voudront peut-être un jour avoir un réseau de transport en commun pourront aussi tirer parti du fonds d'infrastructure du gouvernement fédéral, le cas échéant?

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci de me poser la question. Notre objectif est que les investissements en infrastructure aillent surtout là où le besoin est le plus grand. C'est pourquoi le mécanisme de financement par affectation des projets de transport en commun aide les collectivités qui ont déjà un réseau de transport en commun. Cependant, le Fonds des petites collectivités ainsi que le Fonds de taxe sur l'essence nous offrent une certaine marge de manoeuvre. Les collectivités peuvent se regrouper et adopter une approche adaptée à leur région pour créer un réseau de transport qui leur convient.

Je suis fier de la relation de travail que j'ai établie avec les maires des municipalités d'un bout à l'autre du pays. S'ils veulent discuter avec nous de projets pour leur région, notre porte leur est grande ouverte.

M. Sean Fraser: Excellent.

Je veux maintenant revenir au thème de la séance d'aujourd'hui. Pendant la discussion, j'ai eu un peu de difficulté à comprendre les points que vous cherchiez à faire valoir pendant les échanges. J'ai passé environ cinq ans à Calgary. Je dois beaucoup à cette ville de même qu'à la province de l'Alberta sur le plan professionnel; j'inclus le secteur de l'énergie. Peut-être aimeriez-vous prendre la parole pendant le temps qu'il me reste? Vous pourriez parler des sujets que vous n'avez pas eu le temps d'aborder aujourd'hui, par exemple en ce qui a trait au soutien accordé à votre province natale et au secteur énergétique également.

L'hon. Amarjeet Sohi: Je peux dire que je suis fier d'être Albertain, et que je travaille sans relâche pour ma province. Depuis notre arrivée au pouvoir, mon ministère à lui seul a approuvé plus de 150 projets d'infrastructure représentant des investissements de 9 milliards de dollars en Alberta seulement. Les 9 milliards de dollars en financement accordé au cours des deux années et demie passées dépassent tout ce que le gouvernement précédent a donné pendant une décennie au pouvoir. Je suis très fier de cela, et je suis très fier de promouvoir les intérêts du secteur énergétique.

J'ai de la famille, des amis et des voisins qui travaillent dans ce secteur, et la situation a été difficile pour eux au cours des dernières années. Je me soucie grandement de leur avenir et de celui de leur famille. Voilà pourquoi il est important pour l'Alberta ainsi que pour l'économie du Canada que le projet de Trans Mountain redémarre et que les travaux commencent.

Merci.

● (1720)

M. Sean Fraser: Excellent. Très rapidement, pourriez-vous nous donner une idée approximative de l'échéancier pour le reste du processus du Défi des villes intelligentes?

Il ne vous reste probablement que 35 secondes, plus ou moins, et cela nous serait très utile si vous pouviez nous exposer les grandes lignes.

L'hon. Amarjeet Sohi: D'un océan à l'autre et pour l'ensemble des provinces, nous avons reçu 130 demandes. Nous avons examiné ces 130 demandes et sommes en train de dresser la liste abrégée des 20 projets sélectionnés. Nous comptons publier cette liste prochainement. Ensuite, nous verserons du financement de démarrage pour que les responsables puissent rédiger des propositions à partir des idées soumises, et nous avons l'intention d'annoncer des nouvelles très intéressantes par rapport au défi d'ici l'automne prochain.

La présidente: Madame Stubbs.

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le ministre, vous avez voté contre la motion de soutien du projet d'agrandissement Trans Mountain dans le passé. Je suis la marraine du projet de loi S-245, la Loi sur le projet de pipeline Trans Mountain, qui a été adopté par le Sénat hier soir et que je vais présenter demain.

J'aimerais savoir si vous allez voter en faveur de ce projet de loi.

L'hon. Amarjeet Sohi: Comme je l'ai dit plus tôt, j'ai l'impression que le but du parti de l'opposition, des conservateurs, c'est de politiser et de créer de la partisanerie autour de ce projet; je trouve cela très malheureux. Ce n'est pas comme cela que vous aiderez les familles de l'Alberta. Ce n'est pas comme cela que nous allons rendre nos ressources accessibles sur le marché international.

En 2015, à l'époque du gouvernement Harper, nous avons perdu 26 000 emplois dans le secteur de l'énergie, et cela n'a pas semblé déranger le gouvernement outre mesure, puisqu'il n'a rien fait pour aider ces travailleurs. Je suis fier de dire que, lorsque mon gouvernement a pris le pouvoir, nous avons immédiatement prolongé la période de prestations d'assurance-emploi pour tous ceux qui avaient perdu leur emploi en Alberta.

Mme Shannon Stubbs: Ces personnes ne veulent pas de prestations d'assurance-emploi, elles veulent retrouver leur travail.

L'hon. Amarjeet Sohi: Nous avons prolongé leurs prestations. Madame la députée ne voit peut-être pas d'un bon oeil le prolongement des prestations d'assurance-emploi pour les familles en difficulté, mais ce n'est pas notre cas.

Mme Shannon Stubbs: Monsieur le ministre, si le projet de loi S-245 est adopté, le gouvernement fédéral aura compétence pour prendre toutes les décisions liées à l'exploitation et à la construction du projet Trans Mountain. C'est un outil concret qui assoit la compétence du gouvernement fédéral.

Nous vous sommes reconnaissants d'appuyer le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain, puisqu'il en va de l'intérêt national. Nous sommes tout à fait d'accord avec vous quant à l'importance des emplois que ce projet va engendrer et quant à la nécessité d'accroître la capacité de l'oléoduc. Quand votre gouvernement a approuvé le projet, nous l'avons soutenu, mais nous avons toutefois précisé qu'une approbation n'est pas suffisante: il faut aussi que les travaux se fassent.

Vous refusez aussi de divulguer quoi que ce soit des négociations en cours avec le promoteur du projet. Allez-vous simplement soutenir ce projet de loi, qui va asseoir la compétence fédérale sur les diverses composantes du projet, à savoir les routes, les ponts, le réseau électrique, le terminal, l'exploitation et l'entretien de l'oléoduc, afin d'abattre les obstacles et d'éliminer les retards qui mettent vraiment en péril le projet Trans Mountain? À ce chapitre, le premier ministre a déjà failli à sa tâche.

L'hon. Amarjeet Sohi: Les tribunaux ont déjà établi que le gouvernement fédéral avait compétence et autorité sur les projets d'infrastructure interprovinciaux comme les pipelines. Compte tenu de cela, nous sommes sûrs que nous serons en mesure de faire aboutir le projet.

Nous ne voulons pas mener des négociations en public, parce que nous tenons à protéger l'intérêt du public. Nous désirons que les discussions nous permettent de trouver la meilleure façon d'aller de l'avant avec ce projet. Nous ne nous intéressons pas à l'aspect politique de la chose, ni à la partisanerie. Ce que nous voulons, c'est construire cet oléoduc, parce que nous croyons que cela va aider les familles de l'Alberta et du Canada.

La présidente: Merci.

Monsieur Aubin, vous avez deux minutes.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Je voudrais aborder rapidement deux sujets.

D'abord, en ce qui a trait au pont Champlain, le 21 mars vous avez affirmé que 65 % des travaux étaient complétés. Je suis loin d'être un spécialiste en construction de pont, mais je me dis que les travaux de finition prennent peut-être plus de temps que les travaux sur la grande structure.

Êtes-vous toujours en mesure de confirmer l'échéance du 21 décembre 2018? Est-ce toujours une cible atteignable? Si ce n'est pas le cas, pourquoi?

● (1725)

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: C'est ce que nous prévoyons. Nous faisons tout en notre pouvoir pour que le pont soit ouvert le 21 décembre 2018, puisque nous savons à quel point ce pont est important pour les gens de Montréal et des collectivités environnantes. Nous avons une excellente relation de travail avec le consortium Signature sur le Saint-Laurent, et nous avons pu travailler avec lui afin d'atténuer une partie des risques liés au projet. Nous faisons tout pour que le pont soit ouvert d'ici le 21 décembre.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Dans un autre ordre d'idées, j'aimerais me joindre à la discussion sur les pipelines.

Ce n'est pas un secret que nous ne partageons pas nécessairement la même vision, mais j'aimerais vous que vous me parliez de la façon dont je dois comprendre la notion d'intérêt national.

[*Traduction*]

L'hon. Amarjeet Sohi: Depuis notre arrivée au pouvoir, depuis que nous formons le gouvernement, nous avons dit très clairement que la prospérité économique et la durabilité écologique vont de pair. C'est pourquoi nous croyons qu'une partie de la solution tient à la tarification de la pollution. C'est aussi pourquoi nous avons le Plan de protection des océans, un plan très exhaustif qui prévoit des investissements de 1,5 milliard de dollars pour la protection de l'écosystème maritime, ainsi que des normes de sécurité les plus rigoureuses qui soient afin de protéger les collectivités contre les fuites possibles du pipeline. Tout cela s'inscrit dans une approche intégrale visant à édifier et promouvoir une économie où nos ressources seront accessibles sur le marché international et où, parallèlement, les sources d'énergie renouvelable prendront de plus en plus de place.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Aubin, mais votre temps est écoulé.

Monsieur le ministre, je vous remercie.

Nous allons maintenant procéder au vote sur le Budget principal des dépenses.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le Comité doit maintenant procéder au vote sur le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2019, excluant le budget provisoire que la Chambre a adopté le 22 mars 2018.

Il s'agit des crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Bureau de l'infrastructure du Canada; du crédit 1 sous la rubrique Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.; et du crédit 1 sous la rubrique Autorité du Pont Windsor-Détroit.

Ai-je le consentement unanime des membres pour disposer de tous les crédits en une seule motion?

Des députés: D'accord.

BUREAU DE L'INFRASTRUCTURE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....99 901 528 $

Crédit 5 — Dépenses en capital.....760 949 312 $

Crédit 10 — Contributions.....3 111 503 619 $

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

LES PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC.

Crédit 1 — Paiements à la Société.....250 127 000 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DÉTROIT

Crédit 1 — Paiements à l'Autorité.....195 992 153 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

La présidente: Dois-je faire rapport de ces crédits à la Chambre?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, merci d'être venu répondre à nos questions. Je remercie aussi les membres de votre personnel.

L'hon. Amarjeet Sohi: Merci beaucoup.

La présidente: La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca